

# BULLETIN DE LIAISON

N°4  
Janvier 2006

*Club* **BMC** 1100  
1300  
*Passion*

Contact: 03 86 82 66 56

---



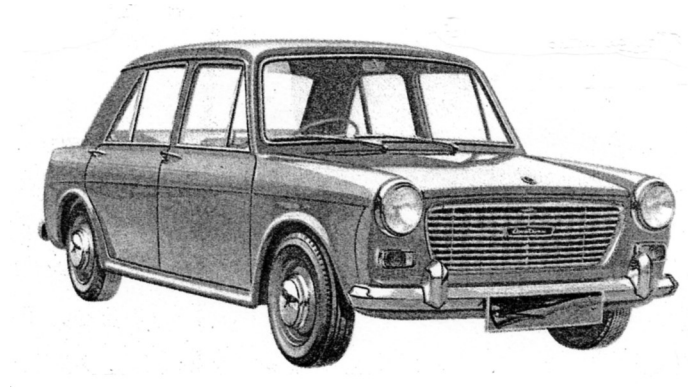
**Morris 1300 MK2 Traveller ( catalogue publicitaire d'Octobre 1968 ) :**  
le break est une version plutôt rare chez nous,  
et d'autant plus recherchée.

**Vous allez le découvrir à sa lecture : notre bulletin commence à trouver sa maturité, à prendre sa vitesse de croisière; votre participation s'accroît ( encore ! encore ! ), les rubriques s'étoffent, la couleur est de plus en plus présente.**

**Au sommaire de ce numéro :**

- L'éditorial, page 3,**
- Nos voitures et nous : "Prendre son plaisir en Suisse", pages 4, 5, 6 et 7,**
- Des nouvelles du Club : pages 8, 9 et 10,**
- Ce que la presse en a dit : "Essai de l'Austin 1300 automatique", page 11,**
- La page technique : "L'allumage", pages 12, 13, 14 et 15.**

**Bon voyage !**



**Austin 1100 MK1**

Je fais souvent ce rêve étrange et pénétrant.  
D'une France nouvelle mais toujours belle.  
Qui ne commémore plus un jour pour oublier son lendemain.  
Qui ne confond plus patrimoine et musée.  
Qui exulte à exalter sa jeunesse.  
Sans méchant sinistre à l'intérieur.  
Où la police montée n'enfourche plus ses grands chevaux.  
Où plaisir n'est plus démodé.  
Où interdit stupéfait.  
Où l'un ne va pas sans l'autre.  
Où on fait à nouveau l'auto mobile.  
Où respire l'atmosphère.  
Atmosphère ? Atmosphère !...  
Chut !  
Je fais un rêve.  
Bonne année. Et... meilleure route.

Claude Lissy

Pour leur participation à cet article, et par ordre d'entrée en scène, merci à

- Paul Verlaine, poète saturnien,
- Charles Aznavour, ex-meneur de Princess,
- Marcel Carné, propriétaire de l'"Hôtel du Nord",
- Martin Luther King, conducteur d'âmes.

Pour la genèse de la pensée, spécial merci à

- Lao Tseu, gardien de la Paix par Nature et père du taoïsme.



...un cadre exceptionnel...



...une grande affluence...



# Nos voitures et nous

Depuis 25 ans, je suis propriétaire d'une Princess Vanden Plas 1300. Millésimée 1968, de couleur Bleu Ming, elle totalise aujourd'hui 125 000 kms.

On a coutume de dire que le hasard fait souvent bien les choses : à la suite de travaux sur ma voiture, par l'intermédiaire de mon mécano, j'entrai en contact avec le Club et son Président. J'adhérai aussitôt et dans la foulée décidai de participer au sein du Club au 14ème British Car Meeting de Morges sur la rive suisse du Lac Léman, le Samedi 1er Octobre 2005.

Sa passion pour les anciennes ne fait pas du collectionneur un fou de la route et du champignon. C'est plutôt un type du genre contemplatif et calme, à l'image de nos amis britanniques. Mécanique ancienne et respect des traditions obligent, nous roulons décontractés. Ainsi donc, pas d'autoroute pour un artiste, c'est par le chemin des écoliers, les bonnes vieilles nationales, que j'entrepris le périple jusque chez les Helvètes.

Le voyage se déroula sans histoire et par un temps très agréable. Après une halte nocturne à Besançon, un dernier saut de puce me porta à Morges dans la banlieue de Lausanne, au bord de cette petite mer intérieure qu'est le Léman. 525 kms depuis Paris, le G.P.S. emprunté à un parent n'avait pas menti...

A Morges, le British Car Meeting se tient le long du Lac; le site est exceptionnel. La concentration des véhicules commença très tôt ce Samedi 1er Octobre, probablement dans la nuit, et dura toute la journée. Les voitures arrivent et repartent au gré de leurs propriétaires. La manifestation est gratuite, autant pour les exposants que pour les visiteurs et, de ce fait, l'affluence est grande; on devrait bien en France s'inspirer de cet exemple...

Les organisateurs attendaient pour cette année 1500 exposants; ce chiffre a-t-il été atteint ? Difficile de le dire car, en fin de matinée, le temps se mit à l'anglaise, une pluie fine et continue ne nous quitta plus de la journée...

Ces conditions météorologiques n'ont guère mis à mal la ténacité des amateurs et nous étions vraisemblablement un bon millier rassemblés avec des autos de toutes les époques, de marques aussi nombreuses que différentes, la plupart dans un état remarquable : Rolls-Royce, Bentley, M.G., Aston-Martin, T.V.R., Jaguar, Morgan, Wolseley, Rover, Austin, Mini, Cobra, Lotus et une série importante de cabriolets. Il y avait même des motos, avec Triumph, Royal Enfield et deux Ariel des années 1927- 1935. Bravo à l'organisation !

Pour sa part, notre Club, installé tout au début de la manifestation, présentait deux Vanden Plas, une 1100 et une 1300, et une M.G. 1100. Juste en face de nous, le Club Alvis suisse alignait comme à la parade ses différents modèles, avec des pilotes d'allure très british...

Sympathie, passion, convivialité dans un cadre d'exception : encore merci aux organisateurs !

Bonne et heureuse année à tous, et à l'an prochain.

Henri Robert

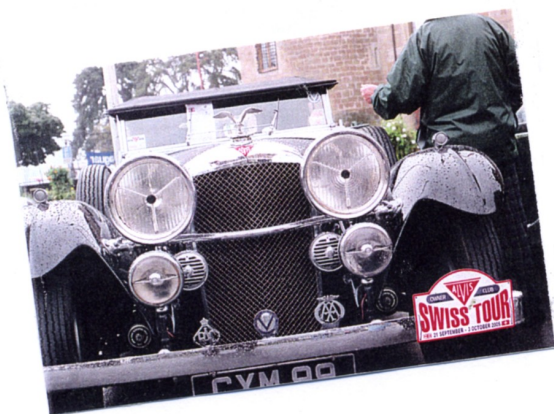
P.S. : Les anglaises peuvent être capricieuses !!! Ma Vanden Plas a dû rester au bord du Lac Léman pour une vérification de sa boîte de vitesses... Et c'est avec un plaisir encore plus grand que je la retrouverai après ces soins.

Les photos qui illustrent cet article  
sont signées

Sylvie George  
et  
Henri Robert



...nos voitures, reflet d'une époque...



...des autos de toutes les marques,  
de toutes les époques...



Des Alvis comme s'il en pleuvait...

**\*Ils nous ont rejoints :**

SOUBIRAC Jean-Pierre, Vanden Plas 1100 1966,  
GRADSZEIN Marc, Austin 1100 1966,  
TRIMOUILLE Hubert, MG 1100 1966.

**\*Le Club en cette fin 2005 :**

Nous sommes 18 adhérents :

| 20-30 ans | 30-40 | 40-50 | 50-60 | 60-70 |
|-----------|-------|-------|-------|-------|
| 1         | 1     | 3     | 7     | 6     |

Comme on peut le constater à la lecture de ce tableau, notre moyenne d'âge est assez élevée. Ce qui après réflexion semble assez normal : nous avons, pour la plupart d'entre nous, connu, utilisé, apprécié nos voitures à l'époque de leur production ( 1962-1974 ). A nous maintenant de les faire découvrir aux générations plus jeunes par un usage quotidien ou lors de diverses manifestations (bourses, rassemblements, sorties du Club...). Et puis n'oublions pas que seule compte la jeunesse du coeur et de l'esprit ! Et la passion aide à la conserver...

Parmi nous dominent les cadres et les professions libérales (15/18, soit près de 80%)

Nous regroupons 21 véhicules :

| Austin |      | Morris |      | MG   |      | Riley |      | VdP  |      | Wolseley |      | 1300 GT |
|--------|------|--------|------|------|------|-------|------|------|------|----------|------|---------|
| 1100   | 1300 | 1100   | 1300 | 1100 | 1300 | 1100  | 1300 | 1100 | 1300 | 1100     | 1300 |         |
| 1      |      |        | 1    | 3    | 3    | 1     |      | 2    | 8    |          |      | 2       |

Ce deuxième tableau montre que les Vanden Plas sont les plus nombreuses : 2+8= 10/21, soit pratiquement 50% du parc de nos véhicules. Ces modèles bénéficient d'une réputation assez favorable depuis leur naissance ( luxe à l'anglaise ), d'une peinture plutôt épaisse qui a sans doute contribué à leur survie en plus grand nombre et d'une cote plus élevée. Viennent ensuite les MG dont la cote est encore relativement intéressante. A nous, en aidant à leur sauvegarde et en les sortant, de faire remonter la cote des modèles de base ( Austin et Morris ). Même les modèles rares sont présents au Club puisque Riley est représenté et s'appête à participer aux sorties du Club, Gérard nous prépare même un article complet sur ses travaux de restauration avec photos couleur.

De récents contacts laissent espérer qu'en 2006 nous serons plus de 20 adhérents avec de nouveaux modèles présents (Austin 1100 MK2) et des conductrices en pourcenta-

ge plus élevé (1 aujourd'hui, 3 dans le futur).

Sur le territoire :



Ils ne sont pas bien loin de chez vous ? N'hésitez pas à les appeler, rencontrez-vous, vous pourrez ainsi montrer vos voitures et parler de votre passion.

**\*L'Assemblée Générale du 03/12/05 :**

Le message porté par l'éditorial du bulletin n°4 et par la convocation a été largement saisi, ce qui fait que, avec le Bureau, sur les 16 adhérents que comptait le Club à la fin du mois de Novembre, 11 étaient représentés, 5 directement, 6 par procuration, le quorum requis par les statuts était largement atteint et l'Assemblée a pu statuer valablement. La réunion a permis aux membres présents de lier connaissance, d'être intarissables sur leurs voitures, leurs travaux, leurs améliorations, leurs "galères", leur passion...

La modification des statuts a été approuvée; les nouveaux sont joints à l'envoi de ce

bulletin. L'article 1 transfère le siège social de Noyers (89) à Perrigny sur Armançon (89); le paragraphe à la fin de l'article 2 fait du Club le club de toutes les 1100-1300 du programme ADO 16; l'article 6 introduit la représentation par procuration; les autres articles restent inchangés.

L'Assemblée a approuvé les comptes financiers 2004 et 2005. Elle a aussi autorisé à sa demande le Président à changer le partenaire financier du Club, la Poste considère en effet les associations au même titre que les entreprises et prélève des frais de gestion sur leurs comptes. Enfin l'Assemblée a reconduit pour 2006 l'adhésion à 30,00 euros, les adhésions en provenance de l'étranger sont portées à 45,00 euros pour un paiement par chèque afin de tenir compte des frais bancaires.

Le mode d'emploi des commandes a été réaffirmé : même si les délais sont longs (nos fournisseurs sont eux aussi des bénévoles), la teneur de la commande ne peut être modifiée en cours de route, un paiement est toujours exigé en début de commande.

En ce qui concerne la réalisation du site Internet, il est décidé d'accélérer le processus pour qu'il entre en fonction au début 2006.

Un calendrier des activités 2006 a été établi. Le Club s'efforcera d'être présent à de nombreuses manifestations : Reims, Dijon, Nantua, Lyon, Morges, Le Bourget; alors, si c'est à proximité de chez vous, retenez déjà les dates dans la presse spécialisée et manifestez-vous auprès de l'un des membres du Bureau. L'A.G. a également retenu pour le rassemblement la date du Dimanche 7 Mai, le Samedi permettant la concentration, le Lundi (férié) le retour. Restent à trouver le ou les organisateurs et à déterminer le lieu; un courrier circulaire aux adhérents y pourvoiera; quoi qu'il en soit, retenez dès ce début d'année la date du 7 Mai.

En ce qui concerne la composition du Bureau pour 2006, Olivier Rnaudin abandonne sa fonction de Trésorier, Sylvie George se propose pour le remplacer. Après un dernier appel à candidature parmi les membres présents, le Bureau 2006 est ainsi élu par 11 voix :

Président : Claude Lissy,

Président-Adjoint : Olivier Renaudin,

Secrétaire : Marc Le Bourhis,

Trésorier : Sylvie George.

Le nouveau Bureau décide de se rencontrer à date régulière, le 1er Samedi de chaque 2ème mois, soit le 4 Février et le 1er Avril pour les prochains mois, et à Paris pour commencer. Tous les adhérents qui souhaitent participer à ces réunions sont cordialement invités. Retenez aussi ces 2 dates.

L'ordre du jour épuisé, la séance levée, il s'ensuivit un repas en commun au début duquel "nous nous vîmes rejoints par un prompt renfort"... A la plus grande satisfaction de tous !

## AUSTIN 1300 automatique



### PERFORMANCES

Accélérations  
Position 3  
60 à 80 Km/h : 4" 5/10  
60 à 100 Km/h : 10"  
60 à 120 Km/h : 28" 5/10  
  
de 0 à 100 Km/h : 18" 8/10  
de 0 à 120 Km/h : 31"

### Position Drive

60 à 80 Km/h : 5" 4/10  
60 à 100 Km/h : 12" 4/10  
60 à 120 Km/h : 34"

400m Départ arrêté : 21"  
1000m Départ arrêté : 40"  
5/10

### CARACTERISTIQUES

Passage des vitesses  
En position D :  
1<sup>ère</sup> : 40 ; 2<sup>ème</sup> : 85 ; 3<sup>ème</sup> : 95  
En position 1-2-3 :  
1<sup>ère</sup> : 50 ; 2<sup>ème</sup> : 80 ; 3<sup>ème</sup> : 120

Carrosserie 4 portes  
Poids à vide 837 kg.

Moteur 4 cyl. 1275 cm<sup>3</sup>  
Puissance réelle 61 CV  
Puissance fiscale 7CV

Transmission automatique  
4 rapports : D 1 2 3 N R

## Conclusions

*Principales qualités* : Excellent système de transmission automatique. Bonne tenue de route et confort acceptable.

*Principaux défauts* : Performances modestes en fonction du prix et de la cylindrée. Position de conduite peu rationnelle

## CHOIX DES CONDUITES (sauf sportives)

L'Austin 1300 automatique a ceci de particulier qu'elle s'adresse, comme son nom l'indique aux adeptes - de plus en plus nombreux - de l'automatisme, mais également à ceux qui désirent rester fidèles à la conduite normale. Les uns et les autres apprécieront le procédé adopté par la marque britannique, un procédé qui, de toute évidence, est parfaitement au point. Le petit sélecteur qu'on peut laisser sur la position D ou qui permet le passage des vitesses est d'un maniement facile, d'une grande douceur et d'une remarquable précision. Dès la prise en mains, on a le sentiment d'avoir affaire à une voiture qui ne pose pas de problème et que l'on conduit en toute quiétude. A tout moment, il sera possible, pour peu qu'on veuille se soustraire à la monotonie de la conduite automatique, de rétrograder sans le moindre effort.

Il est dommage que cette voiture, construite à partir d'une mécanique éprouvée et d'un remarquable système de transmission, ne tienne pas davantage ses promesses. La conduite normale révèle des reprises molles et les performances restent inférieures à ce qu'on est en droit d'attendre d'une 1300. Vitesse maximale : 135 Km/h, 400 m départ arrêté en 21", 1 Km en 40" 5/10, près de 19" pour atteindre 100 Km/h. La voiture est tranquille... et même trop sage. Lorsque nous l'avons essayée, à Montlhéry, les conditions, il est vrai, étaient défavorables, en raison d'un vent assez fort. Néanmoins, le temps réalisé sur le circuit routier (5'25") situe, même s'il peut être sensiblement amélioré, la limite de ses possibilités.

## Une décoration sévère

L'Austin 1300 automatique a conservé la ligne traditionnelle des 1100 et des 1300, une ligne sobre qui demandera cependant à être rajeunie. Les dimensions relativement importantes de la caisse autorisent une bonne habitabilité, d'autant plus satisfaisante que les dossiers réglables se transforment aisément en sièges-couchettes. A noter également une vaste plage arrière. Le confort et la visibilité sont sans reproches. La position de conduite, en revanche, nous a quelque peu déconcerté par la faute d'une colonne de direction trop proche de la verticale, conçue dans le style « 2 CV ».

En outre, et malgré l'absence de pédale d'embrayage, le passage de la roue avant laisse peu de place pour le pied gauche du pilote. Celui-ci a sous les yeux un compteur de vitesse linéaire un peu démodé, mais parfaitement lisible gradué en kilomètres et en miles. Le compteur, ainsi que l'indicateur de température d'eau et d'essence, s'inscrivent dans un tableau de bord dépouillé. A l'image d'une décoration sobre et même sévère. Il manque une montre, un allume-cigare (qu'on aimerait trouver sur une voiture à ce prix) et une boîte à gants. Mais celle-ci est remplacée par une planche fourre-tout et des vide-poches à l'intérieur des portes. Les commandes sont groupées autour du volant conformément aux normes de sécurité et les passagers disposent de solides poignées d'appui. Une dernière remarque concernant le coffre : si la capacité est convenable, la faible hauteur de l'ouverture (36 cm, pour une largeur de 110 cm et une profondeur de 70 cm) interdit le chargement d'objets volumineux.

Le freinage est sain, de même que la tenue de route, une tenue de route qui révèle un peu paradoxalement une légère tendance survireuse.

Jacques AUGENDRE.

# LA PAGE TECHNIQUE

## L'ALLUMAGE 2eme partie : L'allumeur.

Voici la suite de mes deux articles sur le réglage des culbuteurs et la vérification des bougies, travaux qu'il est souhaitable de réaliser en même temps.

Moi qui ne voulais qu'apprendre par la pratique et travailler avant d'avoir ouvert une notice, voilà que je fais le vieux « barbon » en commençant par des pages de théorie ; tout cela afin de dépoussiérer mes vieux livres... Si vous voulez aller directement dans le vif du sujet, vous pourrez sauter ce premier chapitre pour aller directement à la pratique !

### La théorie

L'allumage consiste en l'inflammation des gaz comprimés dans la chambre de combustion du moteur. La combustion du mélange, qui peut être considérée comme une réaction chimique entre le carbone contenu dans l'hydrocarbure (essence) et l'oxygène contenu dans l'air, doit satisfaire à certaines conditions de dosage, de mélange et de température ( $> 600-700\text{ }^{\circ}\text{C}$ ).

L'allumage est provoqué par une étincelle que l'on fait jaillir en fin de compression entre les électrodes d'une bougie placée dans la chambre d'explosion. L'étincelle est suffisamment chaude pour provoquer la combustion rapide du mélange.

Après les antiques systèmes à magnéto encore utilisés sur les motos anglaises des années 60, toutes nos automobiles sont équipées d'un système d'allumage par batterie comportant :

1) L'allumeur ou « Delco », marque la plus répandue au début, dont la forme actuelle remonte à 1925.

Cet appareil est constitué par :

- Le rupteur et sa came
- le condensateur
- Le système d'avance, à dépression et centrifuge
- Le distributeur HT, couramment appelé « tête de Delco »

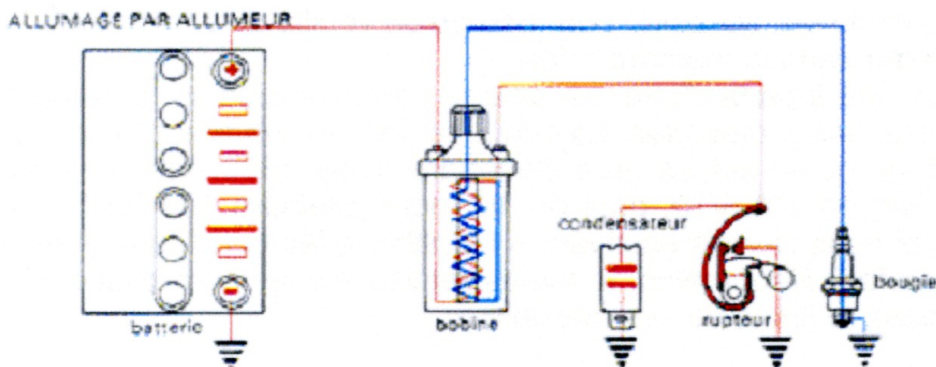
Il fonctionne en courant continu et doit être alimenté par une batterie.

L'installation comporte, en outre :

2) La bobine, constituée par un noyau de fer doux avec deux enroulements (primaire et secondaire)

3) Les câbles de liaison (fils HT)

4) Les bougies, constituées de l'isolant, du culot et des électrodes



Le circuit électrique est représenté sur la figure, les contacts étant fermés, une forte aimantation est obtenue par le passage du courant dans le primaire.

A l'ouverture des contacts, le courant est brusquement interrompu et la variation du flux permet d'obtenir un courant induit au secondaire dont l'intensité peut atteindre 18 000 à 20 000 volts, mais sans intensité (attention, sur les véhicules modernes à allumage électronique, l'intensité est beaucoup plus importante et le risque d'électrocution réel). Appliqué entre les électrodes de la bougie par l'intermédiaire du rotor et de la tête de distribution, il provoque l'étincelle.

La tension secondaire est fonction

- Du courant primaire
- De la rapidité de la variation de champ (profil de came) ;
- De la capacité du condensateur et du rapport de transformation primaire/secondaire.

La présence d'un condensateur monté en parallèle avec les deux contacts et avec l'enroulement primaire, permet de réduire la durée de rupture en évitant la création d'un arc électrique entre les contacts, ce qui les endommagerait rapidement et permettrait le passage du courant.

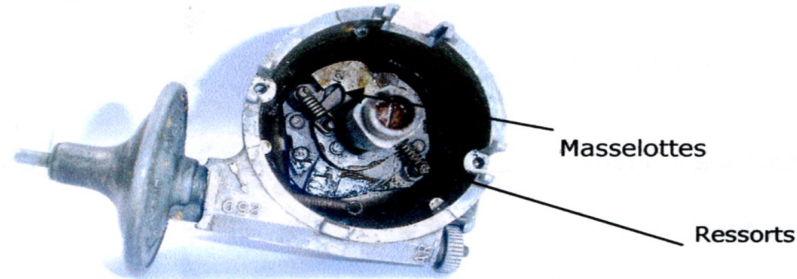
Cela doit être absolument évité puisque c'est précisément la rupture qui rend possible l'allumage. Il est donc **important de changer régulièrement le condensateur**. Par précaution, il est préconisé de le changer en même temps que les vis platinees et au maximum tous les deux changements.

La durée de l'étincelle ne doit pas être inférieure à 15 millièmes de seconde, faute de quoi la rencontre entre atomes de carbone et d'oxygène n'est pas assurée.

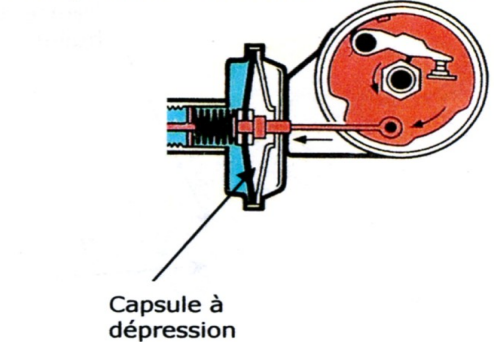
L'étincelle jaillit avec un retard de 40 millièmes de seconde, ce qui correspond à 3 degrés à 6 000 tr/mn. De plus, à mélange air essence constant, le temps pour l'inflammation optimale des gaz est fixe. Avec l'augmentation de la vitesse de rotation, l'étincelle doit intervenir plus tôt afin d'obtenir la meilleure qualité de l'explosion au point mort haut. C'est la raison pour laquelle au fond de l'allumeur un système à deux masselottes actionnées par la force centrifuge et avec ressorts de rappel tarés modifie le point d'avance en fonction de la vitesse de rotation du moteur.

Lorsque l'on accélère, le volume d'essence à enflammer est aussi plus important ! Avec la capsule à dépression qui est reliée par un petit tuyau au carburateur ou à la pipe d'admission, le point d'allumage varie aussi en fonction de l'ouverture des papillons de gaz. Plus le papillon est ouvert plus le volume de gaz est important et plus l'allumage se fait en avance afin d'obtenir l'explosion maximale au point mort haut.

#### Compensation d'avance centrifuge



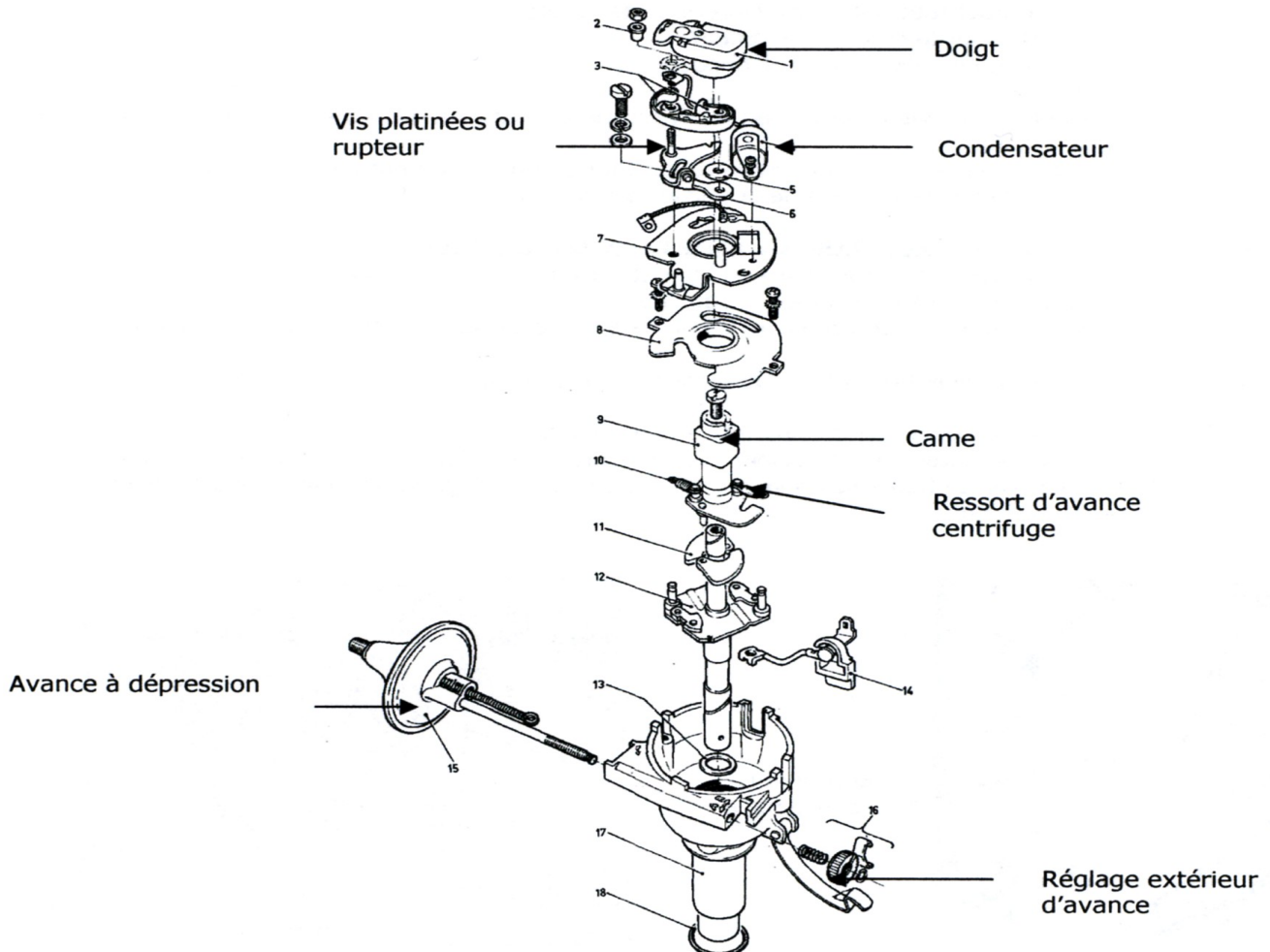
#### Compensation d'avance à dépression



Il est important que ces deux systèmes de compensation du point d'avance fonctionnent correctement. Malheureusement sans banc de réglage d'allumeur ou éventuellement de lampe stroboscopique à déphasage, il est impossible de les régler mais une vérification basique par examen des ressorts d'avance centrifuge et aspiration dans le tuyau pour vérifier l'étanchéité du système de dépression permet d'éliminer la majorité des défauts.

Nota pour le réglage : Comme chaque cylindre est en phase d'explosion un tour sur deux, l'allumeur tourne à la moitié de la vitesse du moteur, deux degrés sur le vilebrequin égalent à un degré sur l'allumeur.

#### Vue éclatée d'un allumeur Lucas 25D4 pour BMC type ADO 16-1100/1300



L'allumeur ou distributeur est la véritable plaque tournante de la vie du moteur :

- son rupteur il provoque l'étincelle,
- son doigt d'allumeur oriente cette étincelle vers les bougies des cylindres selon un ordre d'allumage précis (pour toutes nos voitures 1342)
- son calage permet de provoquer l'explosion dans le cylindre avant le point mort haut.

## Les outils

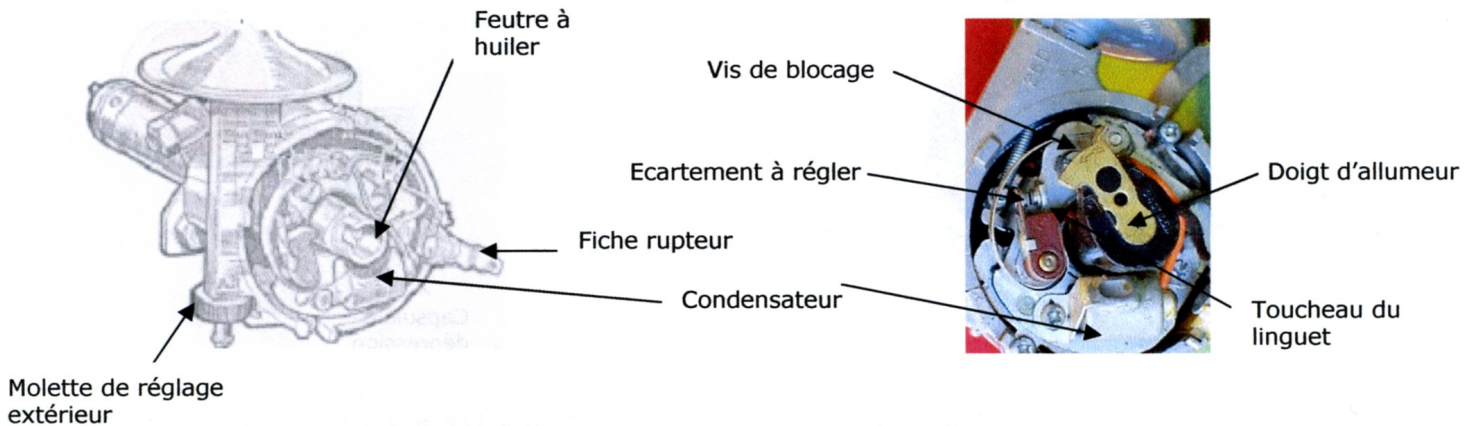
1 clé de 7/16 " ou de 11mm pour desserrer la vis de blocage de l'allumeur

1 tournevis plat pour faire varier l'écartement des vis platinees

Une ampoule de 5w max avec deux fils et des pinces crocodiles aux extrémités et éventuellement une lampe stroboscopique pour le point d'avance

Un jeu de cale ou un appareil de contrôle d'angle de came ou « Dwell » pour contrôler l'écartement

## La pratique



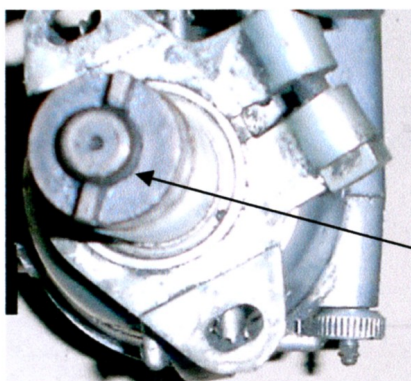
### CHANGEMENT DES VIS PLATINEES OU RUPTEUR ET DU CONDENSATEUR

**Le plus simple est de sortir l'allumeur et de procéder au changement des pièces au calme de son établi**

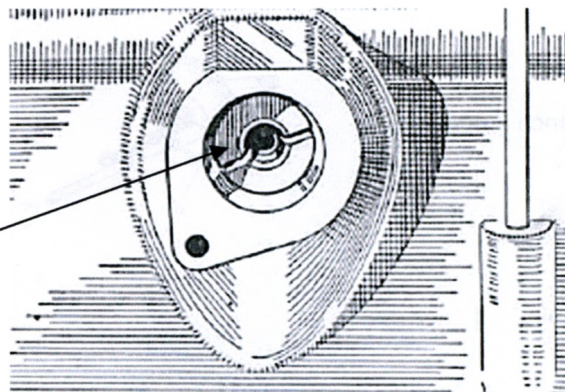
- Repérer les fils de bougies (Ordre 1-3-4-2).
- Débrancher le fil de bobine et les fils des bougies. Démontez les bougies pour annuler la compression et faciliter la manœuvre ultérieure de rotation du moteur.
- Retirer la tête d'allumeur (2 agrafes).
  - Vérifier qu'elle n'est pas fêlée;
  - le bon état du charbon central;
  - nettoyer les plots de contact tout autour de l'intérieur de la tête.
- Débrancher le fil qui arrive sur le côté de l'allumeur.
- Desserrer la vis de blocage de l'allumeur et le déposer.
- Déposer le doigt d'allumeur.
- Déposer le condensateur et les vis platinees en repérant méticuleusement l'ordre de montage des rondelles.
- Graisser légèrement la came.
- Remonter le condensateur et les vis platinees en respectant scrupuleusement l'ordre des rondelles.
- Approcher sans la serrer la vis de blocage de la partie fixe du rupteur.

### RÉGLAGE DES CONTACTS DU RUPTEUR A L'AIDE D'UN JEU DE CALES

- Tourner l'allumeur pour amener le toucheau du linguet au sommet de la came.
- Placer un tournevis plat court entre les plots de réglage.
- Régler l'écartement des contacts, contrôler avec une cale de l'épaisseur (0,35 à 0,40 mm) qui doit coulisser librement.
- Sur l'allumeur, amener au milieu du réglage la molette de modification d'avance extérieure (Course totale = 55 crans).
- Repérer le sens de l'encoche et remonter provisoirement le doigt.
- Remonter l'allumeur sur la voiture, un entraîneur asymétrique entre l'allumeur et le moteur empêche tout mauvais montage. S'assurer du bon engrènement des 2 parties en bougeant manuellement le doigt d'allumeur pour trouver la bonne position

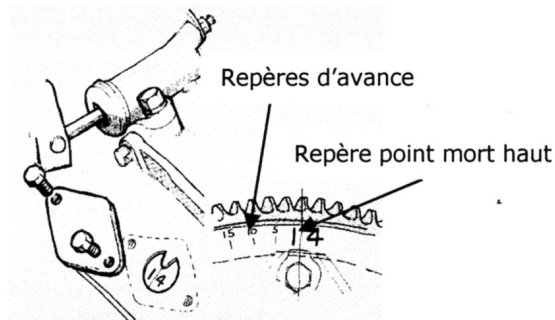


Entraîneur asymétrique



### **CALAGE DE L'ALLUMEUR À L'AIDE D'UNE LAMPE TÉMOIN**

- Soulever le roue avant côté conducteur et la tourner après avoir passé la 4ème vitesse pour entraîner le moteur.
- Du côté embrayage sur le moteur, dévisser les 2 vis sur le carter pour ouvrir la trappe de visite.
- Pour observer les repères au travers de la trappe de visite, il est nécessaire d'utiliser une glace.
- Tourner le moteur pour amener la marque 1 I 4 en face du repère du carter. Les culbuteurs du cylindre N° 1 sont en bascule et l'extrémité du doigt et en face du plot du 1<sup>er</sup> cylindre
- Revenir en arrière d'un bon ¼ de tour du moteur. Les valeurs d'avance 15°, 10° et 5° sont marquées sur le volant moteur. Tourner de nouveau le moteur dans le sens de rotation normal et s'arrêter à la valeur préconisée pour votre modèle (Cf tableau fin d'article)..



- Rebrancher le fil d'alimentation de l'allumeur. Brancher la lampe témoin de 5W max entre cette fiche basse tension rupteur et la masse, c'est-à-dire en parallèle avec les vis platinées.
  - Mettre le contact.
  - Tourner l'allumeur dans le sens contraire des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que les contacts soient complètement fermés. Revenir doucement et aussitôt que la lampe témoin commence à s'allumer, bloquer la vis de fixation de l'allumeur.
  - Pour vérifier le point d'avance, tourner la roue pour revenir en arrière de plus d'1/4 de tour afin d'éliminer les jeux et tourner de nouveau dans le sens de rotation normal. La lampe doit s'allumer au passage de la valeur d'avance sélectionnée.
  - Si l'allumage est décalé, soit desserrer l'allumeur et le tourner, soit agir sur la molette de réglage extérieur si le décalage est minime.
  - Si vous ne contrôlez pas à la lampe stroboscopique, ne pas oublier de refermer la plaque du regard d'allumage.
- Attention repasser au point mort pour ne pas avoir de mauvaise surprise.

### **REMONTAGE TÊTE ET DOIGT**

- Avant de remonter définitivement le doigt, huiler avec une goutte d'huile moteur le feutre au centre de la came pour le bon fonctionnement du système d'avance centrifuge.
- Repérer le sens de l'encoche et remonter le doigt ;
- Remonter la tête d'allumeur, bien remettre les clips et les câbles d'allumage bougies et bobine.

Attention repasser au point mort pour ne pas avoir de mauvaise surprise.

Les 2 méthodes suivantes ne sont pas obligatoires, elles sont une alternative pour les possesseurs de contrôleur d'angle de came ou « Dwell » et de lampe stroboscopique.

### **RÉGLAGE À L'AIDE D'UN CONTRÔLEUR D'ANGLE DE CAME POUR AFFINER LE RÉGLAGE DE L'ÉCARTEMENT**

- Connecter l'appareil en respectant la notice de branchement.
  - Faire tourner le moteur.
  - Lire la valeur de l'angle de came
  - Corriger s'il y a lieu en agissant sur l'écartement des contacts comme indiqué au préalable.
- La valeur de l'angle de came diminue quand l'écartement des contacts augmente ;
  - La valeur de l'angle de came augmente quand l'écartement des contacts diminue.

### **CALAGE DE L'ALLUMEUR À L'AIDE D'UNE LAMPE STROBOSCOPIQUE**

- Débrancher le tuyau d'avance à dépression.
- Eventuellement avec une craie ou de la peinture blanche rehausser le repère d'allumage sur le volant moteur.
- Brancher la lampe stroboscopique selon les indications du fabricant.
- Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti à la vitesse prescrite dans le tableau ci-dessous.
- Tourner la molette de réglage extérieur pour aligner les deux repères carter et volant moteur.
- Rebrancher le tuyau d'avance à dépression.
- Ne pas oublier de refermer la plaque du regard d'allumage.

Lors de cette manœuvre ne jamais oublier que même si le moteur semble immobile, il est en fait en rotation et toute intervention est extrêmement risquée.

## **Les valeurs de réglages par type de moteur**

Ecartement rupteur : 0,35 à 0,40 mm

Angle de came : 60°+3°

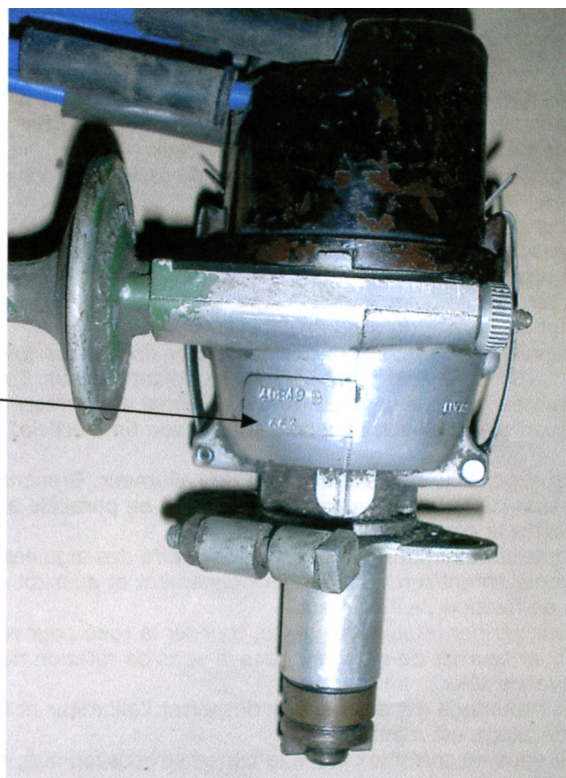
Capacité du condensateur : 0,18 à 0,24 microfarad.

Ces travaux d'allumage : Bougies  
Vis platinées et condensateur  
Calage

Sont à réaliser tous les 10.000 Km soit une vidange sur deux, en même temps que le réglage des culbuteurs et le changement de filtre à huile.

Il est aussi important de vérifier en même temps que les câbles haute tension de l'allumage soient en bon état et la bobine soit conforme au type préconisé selon le modèle de voiture : HA12 pour MG 1300 et 1300 GT, LA12 pour tous les autres modèles.

Numéro d'allumeur marqué sur le corps



Valeurs d'avance voir tableau :

| Modèle                                                                                               | Cylindrée | Compres-<br>-sion | Type moteur          | Type d'allumeur            | Avance<br>statique | Avance<br>stroboscopique |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-------------------|----------------------|----------------------------|--------------------|--------------------------|
| Austin Morris BV mécanique MKI (62-67)                                                               | 1100      | -                 | 10 AMW, 10AH         | 41142, 41147, 41260, 40849 | 3° avant PMH       | 5° avant PMH à 600 T/mn  |
| Austin Morris BV mécanique MKII et III (67-71)                                                       | 1100      | -                 | 10H                  | 40899, 41025, 41262        | 3° avant PMH       | 5° avant PMH à 600 T/mn  |
| Tous modèles double carburateurs BV mécanique                                                        | 1100      | Haute et basse    | 10GR, 10GRB 10R, 10V | 40853, 41028               | 5° avant PMH       | 8° avant PMH à 600 T/mn  |
| Tous modèles BV automatique MKI (66-67)                                                              | 1100      | Haute             | 10AG, 10AJ, 10AR     | 41134                      | 5° avant PMH       | 8° avant PMH à 600 T/mn  |
| Tous modèles BV automatique MKI                                                                      | 1100      | Basse             | 10AG, 10AJ, 10AR     | 41181, 41261               | 3° avant PMH       | 8° avant PMH à 1000 T/mn |
| Tous modèles BV automatique MKII et III                                                              | 1100      | Haute             | 10H                  | 41233, 41259               | 5° avant PMH       | 8° avant PMH à 600 T/mn  |
| Tous modèles BV automatique MKII et III                                                              | 1100      | Basse             | 10H                  | 41181, 41261               | 3° avant PMH       | 8° avant PMH à 1000 T/mn |
| Austin Morris à partir de 1967, autres modèles sauf GT jusqu'à 1968, et BV automatique jusqu'à 1969  | 1300      | Haute             | 12H                  | 41257, 41214, 41215, 41258 | 8° avant PMH       | 10° avant PMH à 600 T/mn |
| Austin Morris à partir de 1967, autres modèles sauf GT jusqu'à 1968, et BV automatique jusqu'à 1969  | 1300      | Basse             | 12H                  | 41233, 41259               | 3° avant PMH       | 6° avant PMH à 600 T/mn  |
| Wolseley MKI, MKII et Vanden Plas BV mécanique à partir de 1968, MG et Riley Kestrel 1968 uniquement | 1300      | Haute             | 12H                  | 41134, 41242, 41251        | 5° avant PMH       | 8° avant PMH à 600 T/mn  |
| Wolseley MKI, MKII et Vanden Plas BV mécanique à partir de 1968, MG et Riley Kestrel 1968 uniquement | 1300      | Basse             | 12H                  | 41259                      | 7° avant PMH       | 10° avant PMH à 600 T/mn |
| BV mécanique : MG MKII 1968 à 1971, Riley MKII 1968 à 1969 et Austin Morris 1300 GT à partir de 1969 | 1300      | -                 | 12H                  | 41238                      | 2° avant PMH       | 9° avant PMH à 1000 T/mn |

Edité par le Club BMC 1100-1300 Passion.

\*\*\*\*\*

Reproduction et diffusion interdites  
sans autorisation.